

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Maestría en Derecho Marítimo Internacional

**Mecanismos de legislación marítima empleados para bloquear el
comercio marítimo internacional de barcos de bandera rusa
durante el conflicto armado Rusia-Ucrania.**

Autor: Emilio David Rosero Mosquera

Director de Trabajo de Titulación: Msc. Othoniel Palacios

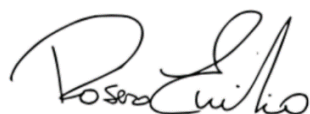
Guayaquil, Marzo 2023

DECLARACION DE AUTORIA

Yo, Emilio David Rosero Mosquera, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En caso de que la Universidad auspicie el estudio, se incluirá el siguiente párrafo:

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.



Emilio Rosero

Resumen

El siguiente artículo analiza los mecanismos de legislación marítima empleados por países no beligerantes para bloquear el comercio marítimo internacional a los barcos rusos durante el conflicto armado Rusia-Ucrania desde el 24 de febrero al 30 de junio del 2022. Consecuentemente, las normativas legales aplicadas en el conflicto Rusia – Ucrania para bloquear el comercio marítimo de los buques rusos son; el Acta de medidas económicas especiales de Canadá, la Decisión del Consejo (CFSP) 2022/578 del 8 de abril del 2022 de la Unión Europea, y la Convención de Montreux si Turquía decide imponer sanciones al comercio marítimo de los buques rusos. Finalmente, algunos países como Canadá y la Unión Europea emplean legislación marítima propia para permitir o denegar el ingreso a su mar territorial y puertos. Esta normativa se fundamenta en los artículos que detallan las potestades del Estado Rector de Puerto y el Estado Ribereño dentro de la CONVEMAR.

Palabras clave: Legislación marítima, Conflicto Armado, Países No Beligerantes, Comercio Marítimo, CONVEMAR.

Abstract

The following article analyzes the maritime law mechanisms used by non-belligerent countries to block international maritime trade for Russian ships during the Russia-Ukraine armed conflict from February 24 to June 30, 2022. Consequently, the legal regulations applied in the Russia-Ukraine conflict to block the maritime trade of Russian ships are; the Canada Special Economic Measures Act, the Council Decision (CFSP) 2022/578 of April 8, 2022 of the European Union, and the Montreux Convention if Turkey decides to impose sanctions on the maritime trade of Russian vessels. Finally, some countries such as Canada and the European Union use their own maritime legislation to allow or deny entry to their territorial sea and ports. This regulation is based on the articles that detail the powers of the Port State and the Coastal State within the UNCLOS.

Keywords: Maritime legislation, Armed Conflict, Non-belligerent Countries, Maritime Trade, UNCLOS.

1 Introducción

En la actualidad no existe una normativa legal internacional que regule las acciones que países neutrales pueden ejecutar únicamente en el ámbito marítimo hacia un país beligerante, sin formar parte del conflicto. Por consiguiente, la presente investigación está enfocada en encontrar los mecanismos de legislación marítima que han sido empleados por países neutrales desde el inicio de la guerra entre Rusia y Ucrania.

Este estudio ayudará a tener una mayor comprensión de la normativa legal vigente empleada no solo en el conflicto armado Rusia-Ucrania, sino también en futuros conflictos bélicos que involucren países que ejerzan sus potestades de Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto. De la misma manera, esta investigación facilitará el entendimiento de la legislación marítima empleada durante conflictos armados de acuerdo a su ubicación geográfica, analizando la situación actual en el Mar Negro, incluyendo a estados neutrales que juegan un papel importante en el intento de prevenir una escala en el conflicto, como Turquía (Baldiran, et al., 2022).

El transporte marítimo es un pilar fundamental en el desarrollo del comercio mundial, debido a que entre el 80% y 90% del transporte de cargas se realiza por vía marítima (García Torres, et al., 2022). Desde las primeras acciones bélicas por parte de Rusia en febrero del presente año, se han impuesto sanciones a nivel global afectando a los buques comerciales de bandera rusa. Por tal motivo, es relevante comprender cuales son los mecanismos de legislación marítima a través de los cuales países como Canadá y la Unión Europea generaron dichas sanciones.

Es importante definir los mecanismos legales usados por países que regulan el orden mundial para bloquear el comercio marítimo de los buques de bandera rusa, debido a que no existe una legislación clara y establecida sobre como ejecutar bloqueos marítimos comerciales a un país beligerante en un conflicto armado, por parte de naciones neutrales que no forman parte de las acciones bélicas en el acto de la guerra.

Por tal motivo se plantea la siguiente hipótesis. Los artículos 2, 18-26, 37-44 y 53 en cuanto a la soberanía del Estado Ribereño, y los artículos 25, 218-220 en cuanto a la potestad del Estado

Rector de Puerto, de la CONVEMAR, son los mecanismos de legislación marítima empleados para bloquear el comercio marítimo internacional de barcos de bandera rusa durante el conflicto armado Rusia-Ucrania, por parte de los países no beligerantes.

El objetivo del presente estudio es determinar cuáles son los mecanismos de legislación marítima aplicados a los buques de bandera rusa por parte de los países no beligerantes, así como la forma en la que son empleados.

2 Marco teórico

2.1 Historia del conflicto Rusia – Ucrania

En el año 2014 los habitantes de Crimea, una pequeña población de Ucrania cuyos habitantes eran mayormente de descendencia rusa, realizaron un referéndum sobre su posible anexión voluntaria a Rusia. Los resultados de las votaciones indicaron la voluntad de anexarse a la Federación Rusa. Aunque el gobierno ucraniano nunca estuvo de acuerdo, el gobierno ruso liderado por Vladimir Putin anexó Crimea encendiendo alarmas en la región (BBC, 2018).

En junio del mismo año, la Federación Rusa envió tropas a las regiones de Luhansk y Donetsk para defender su autoproclamada soberanía. Estas dos regiones habían realizado el mismo referéndum que Crimea, pero en contraste con Crimea, el referéndum fue para declarar su independencia de territorio ucraniano. Como consecuencia de este movimiento por parte de la Federación Rusa, inició una época de momentos tensos entre Rusia y Ucrania que finalmente conllevó al actual conflicto armado (Herráez, 2022).

El 24 de febrero del 2022, la Federación Rusa invadió Ucrania. El presidente ruso Vladimir Putin detalló que el objetivo de la operación militar era defender a la población rusa que vive en las regiones de Luhansk y Donetsk. De igual forma, el presidente Putin catalogó a grupos ucranianos que viven en estas regiones como “Neonazis” (El Mundo, 2022).

A raíz de esto, grandes líderes mundiales iniciaron la imposición de sanciones económicas hacia la Federación Rusa. Estas sanciones económicas tenían como objetivo afectar el sistema

económico que genera los fondos monetarios para pagar los costos de una guerra. Parte de estas sanciones afectan directamente al comercio marítimo internacional de los buques de bandera rusa.

2.2 Bloqueos al comercio marítimo en conflictos anteriores

En la historia de la humanidad han existido numerosos bloqueos marítimos por parte de un estado hacia otro, la gran diferencia han sido los medios empleados para generar los bloqueos. Tecnología como la aplicada en el manejo de información o sistemas de armas que existe en la actualidad no podía emplearse en aquella época. De la misma forma, no existía ningún tipo de legislación marítima que ampare o que regule la institución del bloqueo.

Los conflictos armados no son la única causa para generar el bloqueo al comercio marítimo de un país. Entre 1845 y 1848 la ausencia de leyes marítimas internacionales permitió que el Imperio Británico junto a Francia cierran el comercio marítimo en puertos argentinos y uruguayos (El historiador, 2022). Este bloqueo duró casi 4 años, sin embargo, el motivo de este bloqueo no fue un conflicto bélico.

De manera similar, no todos los bloqueos al comercio marítimo de un país se ejecutan a través del empleo de una Fuerza Naval. El Canal de Suez ha sido bloqueado varias veces por diversas guerras, manteniendo el tráfico cerrado sin necesidad de emplear una flota de guerra (BBC, 2021). En la actualidad, el bloqueo al comercio marítimo realizado hacia los buques de bandera rusa no necesariamente es ejecutado por flotas navales de los países sancionatorios.

2.3 Comercio marítimo en la economía rusa.

La Federación Rusa es una nación cuyas operaciones de exportación representan aproximadamente USD \$400.000 millones anuales por medio de la exportación de bienes. El sector más beneficiado es el energético ya que del total de exportaciones, el 50% es venta de petróleo y sus derivados, según la Ficha Logística de Rusia generada por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación del gobierno de España.

De acuerdo a la plataforma en línea “Searates”, operada por DP WORLD, la infraestructura comercial marítima de la Federación Rusa incluye al menos 63 puertos. Entre los más grandes se encuentran el puerto de San Petersburgo, el puerto del Mar de Azov (carga general) y el puerto de Vostochnii (derivados del carbón).

Desde el inicio de la confrontación armada entre la Federación Rusa y Ucrania en febrero del presente año, países que no forman parte del conflicto tales como Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y estados miembros de la Unión Europea, impusieron un bloqueo al comercio marítimo a los barcos de bandera rusa a través de la imposición de sanciones. Este bloqueo al comercio marítimo internacional hacia buques rusos significa principalmente dos cosas; la primera es que los barcos rusos no pueden atracar en puertos extranjeros con fines comerciales ya que podrían ser retenidos e incluso embargados, y la segunda, la ejecución de operaciones navales por parte de una Fuerza Marítima con la capacidad suficiente para impedir la comunicación, el funcionamiento y el paso de buques rusos hacia el mar territorial de los países sancionatorios, a través de un bloqueo efectivo.

La importancia de este bloqueo al comercio marítimo internacional está ligado directamente a perjudicar los intereses económicos de la Federación Rusa. Consecuentemente, Rusia ha buscado de muchas formas seguir operando comercialmente para salvaguardar su economía, a tal punto, que desde el inicio del conflicto armado ya se han retenido algunas embarcaciones rusas en puertos internacionales.

2.4 Potestad y jurisdicción de países no beligerantes para establecer sanciones económicas a Rusia.

Según el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación del Gobierno de España, una sanción es una acción que se toma en contra de un país, institución no gubernamental, o persona que represente una alteración a la paz y estabilidad internacional.

La Unión Europea considera que las sanciones que impone son una solución a los diferentes conflictos que amenazan la paz y estabilidad internacional, especialmente de sus estados miembros y socios comerciales.

La Secretaría del consejo europeo emitió el 7 de junio del 2004 un documento oficial llamado “Principios Básicos sobre la Aplicación de Medidas Restrictivas” (Consejo Europeo de la UE, 2018).

Este documento, en su ANEXO I, que trata sobre los principios de las sanciones, numeral 3, detalla textualmente; *“En caso necesario, el Consejo impondrá sanciones autónomas de la UE para apoyar los esfuerzos en la lucha contra el terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva, y como medida restrictiva para defender el respeto de los derechos humanos, la democracia, el Estado de Derecho y el buen gobierno, y ello con arreglo a nuestra Política Exterior y de Seguridad Común, tal como se establece en el artículo 11 del TUE, y en plena conformidad con nuestras obligaciones en el marco del derecho internacional.”*, en su numeral 5; *“El Consejo se compromete a aplicar las sanciones como parte de un enfoque político integrado y global que incluya diálogo político, incentivos y condicionalidad, y que podría incluso suponer, en última instancia, la aplicación de medidas coercitivas con arreglo a la Carta de las Naciones Unidas.”*, en su numeral 6; *“Las sanciones responderán al objetivo de obtener la máxima repercusión en las personas cuyos comportamientos se pretende modificar. Esta orientación reducirá al máximo cualquier efecto adverso de tipo humanitario o consecuencias involuntarias para las personas no afectadas o los países vecinos. Un modo de conseguirlo son medidas tales como el embargo de armas, la prohibición de visados o la congelación de fondos.”*, y en su numeral 7; *“El Consejo seguirá esforzándose por perfeccionar las sanciones y adaptar los instrumentos al nuevo entorno de seguridad. En este sentido, el Consejo se declara dispuesto a imponer sanciones, siempre que necesario, contra agentes no gubernamentales, en el pleno respeto de los derechos humanos y del Estado de Derecho.”*

2.5 Sanciones aplicadas por países no beligerantes que afectan al comercio marítimo ruso.

Como muestra de rechazo a la invasión rusa hacia territorio ucraniano, la comunidad internacional inmediatamente se pronunció con medidas sancionatorias cuyo objetivo es presionar al presidente ruso Vladimir Putin a cesar el ataque por parte de sus tropas.

Parte de estas medidas sancionatorias fueron impuestas por otros países al gobierno de Putin, pero estas también fueron impuestas a sectores estratégicos como el sector energético o el sector petrolero, llegando a causar millonarias pérdidas que afecten a la economía rusa en gran magnitud.

En la Tabla 1 se detallan en orden cronológico las sanciones impuestas por organizaciones, compañías o empresas que afectan al comercio marítimo internacional de Rusia.

Sanciones impuestas por Organizaciones, Compañías o Empresas, que afectan al comercio marítimo internacional de buques de bandera rusa.			
Fecha	Organización, Compañía o Empresa que impone sanciones	Objetivo	Detalles de la sanción
Feb. 25	Renault	Rusia	Renault suspendió algunas de las operaciones en sus plantas de ensamblaje de carros, lo cual obstaculiza la importación de vehículos hacia países vecinos.
Feb. 27	BP	Rosneft, gigante petrolero ruso	BP anunció que abandona su inversión en Rosneft, obstaculizando la producción de petróleo. Esta compañía era la mayor inversora en Rusia.
Feb. 28	Volvo Cars	Mercado Ruso	Volvo suspendió sus envíos de carros a Rusia hasta próximo aviso.
	General Motors	Rusia	General Motors suspendió todas las exportaciones de vehículos a Rusia hasta próximo aviso.
Mar. 01	BMW	Rusia	BMW suspendió la exportación de carros, y suspendió la producción en territorio ruso.
	Ford	Rusia	Ford anunció que dejaría de vender vehículos en Rusia por lo que las importaciones cesaron.
	Harley - Davidson	Rusia	Harley Davidson suspendió relaciones comerciales y el envío de cargamentos de motos a Rusia.
	Jaguar Land Rover	Rusia	Jaguar Land Rover y Aston Martin pausaron cargamentos de vehículos a Rusia.
Mar. 02	Exxon Mobil	Gas y Petróleo ruso.	Exxon Mobil anuncia el cese de operaciones en Rusia con un valor de 4 billones de dólares
	Toyota	Rusia	Toyota Motor Corp cesó operaciones debido a la falta de suministros en las plantas por causa del rompimiento de la cadena logística debido a la guerra.
	Mercedes Benz	Rusia	Mercedes Benz anuncia el cese de exportaciones de buses, vans y carros hacia Rusia.
Mar. 03	Volkswagen	Mercado Ruso	Volkswagen anuncia el cese de operaciones en Rusia hasta próximo aviso.
Mar. 05	Samsung	Mercado Ruso	Samsung anuncia la suspensión del envío de cargamentos a Rusia.
Mar. 8	Continental	Mercado Ruso, Constructor de camiones ruso	Continental suspendió las operaciones en la planta de Kaluga, así como importaciones y exportaciones desde y hacia Rusia.
	Ferrari	Mercado automotriz Ruso	Ferrari suspendió las exportaciones a Rusia por motivo de la invasión a Ucrania.
	Shell	Gas y Petróleo ruso.	Shell dejó de comprar petróleo ruso y dejará de comprar gas.
Mar. 11	A.P. Moller - Maersk	Logística y Abastecimiento	Maersk busca disminuir sus operaciones al 30% en su operadora portuaria en Rusia, Global Ports Investments.
Mar. 14	Equinor	Importación de Petróleo Ruso	Equinor cesó el mercado de petróleo ruso y anuncia el cierre de sus operaciones en Rusia.
Mar. 18	Halliburton	Petróleo ruso	La compañía americana con servicios en campos de petróleo en Rusia, anunció que suspende los negocios futuros en Rusia y adelanta todos los cargamentos de petróleo ya pactados para posteriormente cesar operaciones.
Mar. 20	Weatherford	Petróleo ruso	La compañía de servicios en campos de petróleo anuncia que suspende el envío de cargamentos actual de petróleo.
Mar. 22	Eneos	Petróleo ruso	Eneos Holdings anuncia el cese inmediato de compra de petróleo ruso.
Mar. 23	Nestle	Mercado Ruso	Nestle anunció que cesará operaciones de venta de todos sus productos en territorio ruso luego de que el presidente de Ucrania criticara a la cadena de alimentos de seguir operando en Rusia.
Abr. 6	GSK	Mercado Ruso	La compañía británica GlaxoSmithKline anunció que su vendedor en Rusia deja de importar sus suplementos y vitaminas hacia territorio ruso

Table 1. Organizaciones, Compañías o Empresas que han impuesto sanciones a Rusia (Graphics-Reuters, 2022).

En la Tabla 2 se detallan en orden cronológico las sanciones impuestas por países o estados que afectan al comercio marítimo internacional de Rusia.

Sanciones impuestas por gobiernos de estados, que afectan al comercio marítimo internacional de buques de bandera rusa.			
Fecha	Estado/País/Gobierno	Objetivo	Detalles de la sanción
Feb. 24	Estados Unidos de América	Compañías rusas y complejos militares	Todas las firmas americanas deben obtener una licencia para vender computadoras, sensores, lasers, equipos de navegación, y equipos de telecomunicaciones espaciales y marinos. Estados Unidos negará casi todos los pedidos.
Feb. 28	Canadá	Petróleo Ruso	Canadá cancela y prohíbe todas las importaciones de petróleo desde Rusia.
Mar. 1	Canadá y Reino Unido	Buques de bandera rusa	Embarcaciones de bandera rusa tienen prohibida su entrada a puertos canadienses y británicos.
Mar. 2	Unión Europea y Estados Unidos	Buques de bandera rusa	La UE y Estados Unidos consideran la prohibición de entrada de buques de bandera rusa a sus puertos.
Mar. 7	Nueva Zelanda	Buques de bandera rusa	Nueva Zelanda prohíbe la entrada de buques rusos a sus puertos.
Mar. 8	Estados Unidos de América	Petróleo Ruso	Estados Unidos prohíbe la importación de petróleo y gas desde Rusia
	Reino Unido	Petróleo Ruso	Reino Unido anuncia que para el final del 2022 dejarán de importar petróleo y gas ruso en su totalidad.
Mar. 11	Unión Europea	Mercado Ruso	La Ue prohíbe importación de acero desde Rusia.
Mar. 29	Japón	Mercado Automotriz Ruso	Japón prohíbe la importación de carros de lujo desde Rusia a partir del 5 de abril
Abr. 29	Noruega	Buques de bandera rusa	Noruega prohíbe entrada a sus puertos a buques de bandera rusa, a excepción de buques pesqueros.
Jun. 26	Estados Unidos de América, Japón, Canadá y Reino Unido	Mercado Ruso	EEUU, Japón, R.U. y Canadá prohíben la importación de oro desde Rusia.

Table 2. Sanciones impuestas por países miembros y no miembros de la UE (Graphics-Reuters, 2022).

3 Metodología

El presente artículo es un estudio documental, en el que se analizan los documentos y normativas legales que regulan las acciones que países beligerantes y no beligerantes pueden ejecutar para imponer sanciones a países que forman parte de un conflicto bélico.

La técnica a emplear es la revisión de literatura, mediante la cual se realizará una comparación y contraste entre varias normativas de legislación marítima internacional, entre las que se encuentran la CONVEMAR, el Acta de Medidas Económicas Especiales del Gobierno de Canadá, la Convención de Montreux, y la Decisión del Consejo de la Unión Europea (CFSP) 2022/578 del 8 de abril del 2022, con el fin de evaluar y determinar si estas pueden ser

consideradas como mecanismos legales para bloquear el comercio marítimo de los buques de bandera rusa.

Consecuentemente, se realizará un análisis del rol de Turquía, estado no miembro de la Unión Europea, en la aplicación de mecanismos de legislación marítima que rigen en el Mar Negro, cuyas costas cubren territorio ruso y ucraniano.

El método empleado en el presente artículo es el inductivo y se realizó bajo un enfoque cualitativo. Se recolecta información que incluye datos numéricos que no fueron procesados durante el proceso de investigación. Así mismo, es longitudinal ya que se analiza información recolectada desde el 24 de febrero hasta el 30 de junio 2022.

4 Resultados

4.1 Convención de Montreux.

Desde el inicio del conflicto armado entre Rusia y Ucrania en febrero del 2022, Turquía ha desempeñado un rol importante para mantener la estabilidad en el mar negro. A pesar de que Turquía no forma parte de la Unión Europea, es miembro de la OTAN.

Por su ubicación geográfica, Turquía controla el acceso al Mar Negro por medio de los estrechos del Bósforo y Dardanelos. En caso de suscitarse un conflicto bélico entre dos o mas estados cuyos litorales limiten en el Mar Negro, Turquía puede emplear una legislación marítima del año 1936 para evitar la escalada militar por parte de un estado.

La Convención de Montreux es un acuerdo diseñado a raíz del ambiente de estabilidad Post Primera Guerra Mundial en 1936 (Baldiran, et al., 2022). El propósito de este convenio es regular el tránsito de buques militares y mercantes a través de los estrechos turcos, principalmente de la OTAN, para evitar una escalada durante un conflicto bélico (Augusto Conte de los Ríos, 2022).

Con esta legislación, Turquía cuenta con el control total del tránsito de navíos desde y hacia el Mar Negro. Durante el estudio realizado en esta investigación, resultó interesante que, bajo la

Convención de Montreux se le otorga a Turquía los derechos y potestades que un Estado Ribereño tiene, no obstante, Turquía no es signatario de la CONVEMAR.

Sin embargo, aunque esta convención otorga a Turquía la potestad de permitir o negar en su totalidad el cruce de buques de guerra, el paso de buques mercantes de cualquier bandera está garantizado en tiempos de guerra en los que Turquía no es beligerante, como el actual escenario.

El artículo 4 de la Convención de Montreux, detalla textualmente; *“En tiempos de guerra, en los que Turquía no es beligerante, los buques mercantes, bajo cualquier bandera o con cualquier tipo de carga, gozarán de la libertad de tránsito y navegación en los estrechos sujetos a las provisiones de los artículos 2 y 3...”*. El artículo 2 menciona regulaciones en cuanto a los impuestos que se pagan a las autoridades rusas, mientras que el artículo 3 menciona regulaciones en cuanto a procedimientos de sanitización y normativas generales de salud.

Por otra parte, esta convención no afirma que los mecanismos de legislación marítima contemplados en el documento no permitan bloquear el comercio marítimo de buques de bandera rusa en algunos escenarios.

El artículo 5 de la Convención de Montreux detalla textualmente; *“En tiempos de guerra, en los que Turquía es beligerante, los buques mercantes que no pertenezcan a un país en Guerra con Turquía gozarán de libertad de tránsito y navegación en los estrechos bajo la condición que no asistan al enemigo de cualquier manera...”*.

Bajo este artículo, no sería necesario que la Federación Rusa ejecute un ataque directo a Turquía para que sus buques mercantes sean negados al tránsito en los estrechos. El artículo 5 del tratado de la OTAN detalla textualmente; *“Las Partes acuerdan que un ataque armado contra una o más de ellas, que tenga lugar en Europa o en América del Norte, será considerado como un ataque dirigido contra todas ellas, y en consecuencia, acuerdan que si tal ataque se produce, cada una de ellas, en ejercicio del derecho de legítima defensa individual o colectiva reconocido por el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, ayudará a la Parte o Partes atacadas, adoptando seguidamente, de forma individual y de acuerdo con las otras Partes, las*

medidas que juzgue necesarias, incluso el empleo de la fuerza armada, para restablecer la seguridad en la zona del Atlántico Norte”.

En este contexto, Turquía, al ser estado miembro de la OTAN, estaría en guerra con la Federación Rusa, y tendría la potestad de emplear esta convención para bloquear el comercio marítimo de Rusia.

En tal virtud, la Convención de Montreux puede ser empleada como un mecanismo de legislación marítima para bloquear el comercio marítimo de barcos de bandera rusa en el escenario único de producirse un ataque de parte de la Federación Rusa hacia territorio de cualquier estado miembro de la OTAN.

Mientras este escenario no sea realidad, la Convención de Montreux únicamente puede bloquear el libre tránsito y navegación de buques de guerra, pero garantiza este derecho a los buques mercantes de bandera rusa.

4.2 Mecanismos de legislación marítima empleados por Canadá, país no beligerante y no miembro de la Unión Europea, para bloquear el comercio marítimo de buques de bandera rusa.

Canadá se encuentra localizado en el extremo norte del continente americano, forma parte de la OTAN, y fue el primer país del mundo en cancelar las importaciones de petróleo ruso a raíz del conflicto armado entre Rusia y Ucrania en febrero del 2022.

El sistema legal se basa en una combinación del common law y el civil law (Department of justice Canada, 2015). Canadá aplica el common law en base a precedentes que guían a los jueces a dictaminar sentencias basadas en casos similares, no obstante, también aplica el civil law a través de códigos legales escritos que contienen reglas.

El día primero de marzo del 2022, el Ministerio de Transporte del Gobierno de Canadá anunció en la página oficial del gobierno que prohibía a los buques y barcos de pesca rusos la entrada a puertos canadienses y aguas interiores. Esta decisión fue tomada junto al Ministerio de

Relaciones Exteriores, el Ministerio de Pesca y Océanos, la Guardia Costera de Canadá, y es parte de un esfuerzo entre los estados miembros del G7 y países con la misma ideología para evitar que el conflicto armado entre Rusia y Ucrania escale a un nivel más alto (Government of Canada, 2022).

El Gobierno de Canadá fundamentó su decisión a través del “Acta de medidas económicas especiales”, llamado originalmente en el idioma inglés Special Economic Measures Act. Éste es un código legal que rige desde el año 1992, con el propósito de permitirle al Gobierno de Canadá tomar medidas económicas contra cualquier persona o estado cuyas acciones afecten la seguridad, derechos humanos, o representen un peligro para la estabilidad de la comunidad internacional, siempre y cuando no exista una resolución del Consejo de Seguridad de la ONU.

Para entender la forma en la que Canadá aplicó este mecanismo legal, es necesario analizar el contenido de esta normativa legal.

La sección Órdenes y Regulaciones, 4(1), indica textualmente; *“4 (1) El Gobernador en Consejo podrá, si el Gobernador en Consejo considera que se ha producido cualquiera de las circunstancias descritas en la subsección (1.1), (a) dictar órdenes o reglamentos con respecto a la restricción o prohibición de cualquiera de las actividades mencionadas en la subsección (2) en relación con un estado extranjero que el Gobernador en Consejo considere necesario; y (b) por orden, hacer que se incaute o se incaute de la manera establecida en la orden cualquier propiedad situada en Canadá que sea propiedad, o que esté en posesión o controlada, directa o indirectamente, por (i) un estado extranjero, (ii) cualquier persona en ese estado extranjero, o (iii) un nacional de ese estado extranjero que normalmente no reside en Canadá.”*

Las circunstancias descritas en la subsección (1.1), a las que se refiere la sección 4(1), se encuentran detalladas textualmente en la sección Órdenes y Regulaciones, Circunstancias; *“(1.1) Las circunstancias referidas en la subsección (1) son las siguientes: a) Una organización internacional o asociación de estados, de la cual Canadá es miembro, ha tomado una decisión o recomendación, o ha adoptado una resolución disponiendo a sus miembros a tomar medidas económicas en contra de un estado extranjero; b) Una grave amenaza contra*

la paz internacional y seguridad ha ocurrido, dando como resultado, o pudiendo dar como resultado, una crisis internacional seria;... ”.

De la misma forma, la sección Restricciones o actividades prohibidas, detalla textualmente; *“(2) Se pueden emitir órdenes y reglamentos de conformidad con el párrafo (1)(a) con respecto a la restricción o prohibición de cualquiera de las siguientes actividades, ya sea que se lleven a cabo dentro o fuera de Canadá, en relación con un estado extranjero: ... (d) la importación, compra, adquisición, o envío por parte de cualquier persona en Canadá o canadiense fuera de Canadá de cualquier bien que sea exportado, suministrado o enviado desde ese estado extranjero luego de una fecha especificada en la orden o regulación, o cualquier otro trato hecho por cualquier persona en Canadá o canadiense que involucre un bien;... (h) atracar o transitar por Canadá siendo una nave registrada en ese estado extranjero, o usado, alquilado o bajo chárter, en su totalidad o en partes, por, en nombre o en beneficio de ese estado extranjero o una persona de ese estado extranjero... ”.*

Resulta necesario indicar que Canadá es un país signatario de la CONVEMAR, por lo tanto, es importante realizar una comparación y contraste en cuanto a lo dispuesto en el Acta de Medidas Económicas Especiales de Canadá, con relación a lo que la CONVEMAR indica.

En referencia a la potestad del estado ribereño, el artículo 24 de la CONVEMAR, literal 1, Deberes del Estado Ribereño, detalla textualmente; *“1. El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención. En especial, en lo que atañe a la aplicación de esta Convención o de cualesquiera leyes o reglamentos dictados de conformidad con ella, el Estado ribereño se abstendrá de: a) Imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente; o b) Discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste... ”.*

Mientras que el artículo 25 de la CONVEMAR, literales 1 y 2, en cuanto a las acciones que puede ejercer el Estado Ribereño, detalla textualmente; *“1. El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente. 2. En el*

caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria...”

Los artículos 24 y 25 de la CONVEMAR, en cuanto a las potestades y acciones que puede ejecutar del Estado Ribereño, garantizan que Canadá no ponga dificultades al paso inocente de embarcaciones de rusas, incluyendo el escenario en el que dichos buques se dirijan hacia uno de sus puertos.

Sin embargo, la CONVEMAR también define en su artículo 19 el significado de paso inocente, el cual detalla textualmente; *“1. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional. 2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación: a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas...”*

Consecuentemente, resulta necesario analizar si los buques comerciales con bandera de la Federación Rusa son elegibles para ser considerados en un paso inocente. Tal como lo indica el artículo 19, literal 2, de la CONVEMAR, se considera que el paso de un buque no es inocente cuando de cualquier manera viola los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.

La Carta de las Naciones Unidas, en su Capítulo I, Propósitos y Principios, Artículo 2, detalla textualmente; *“... la Organización y sus Miembros procederán de acuerdo con los siguientes Principios: ... 3. Los Miembros de la Organización arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia. 4. Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la*

integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los Propósitos de las Naciones Unidas...”

En tal virtud, fundamentado en la Carta de las Naciones Unidas, concordantes con lo detallado en los artículos 19, 24 y 25 de la CONVEMAR, y en ausencia de un pronunciamiento por parte del Consejo de Seguridad de la ONU al momento de su aplicación, el Acta de Medidas Económicas Especiales del Gobierno de Canadá, tiene sustento legal suficiente para ser empleado como un mecanismo de legislación marítima para bloquear el comercio marítimo internacional de barcos de bandera rusa durante el conflicto armado Rusia-Ucrania.

4.3 Mecanismos de legislación marítima empleados por la Unión Europea, grupo de países no beligerantes, para bloquear el comercio marítimo de buques de bandera rusa.

Al día 30 de junio del 2022, existen cerca de 45 países que han sido sancionados por la Unión Europea (Newtral, 2022). En la Figura 2, se ilustra el mapa publicado por la Unión Europea donde se muestra gráficamente los países sancionados por esta organización.

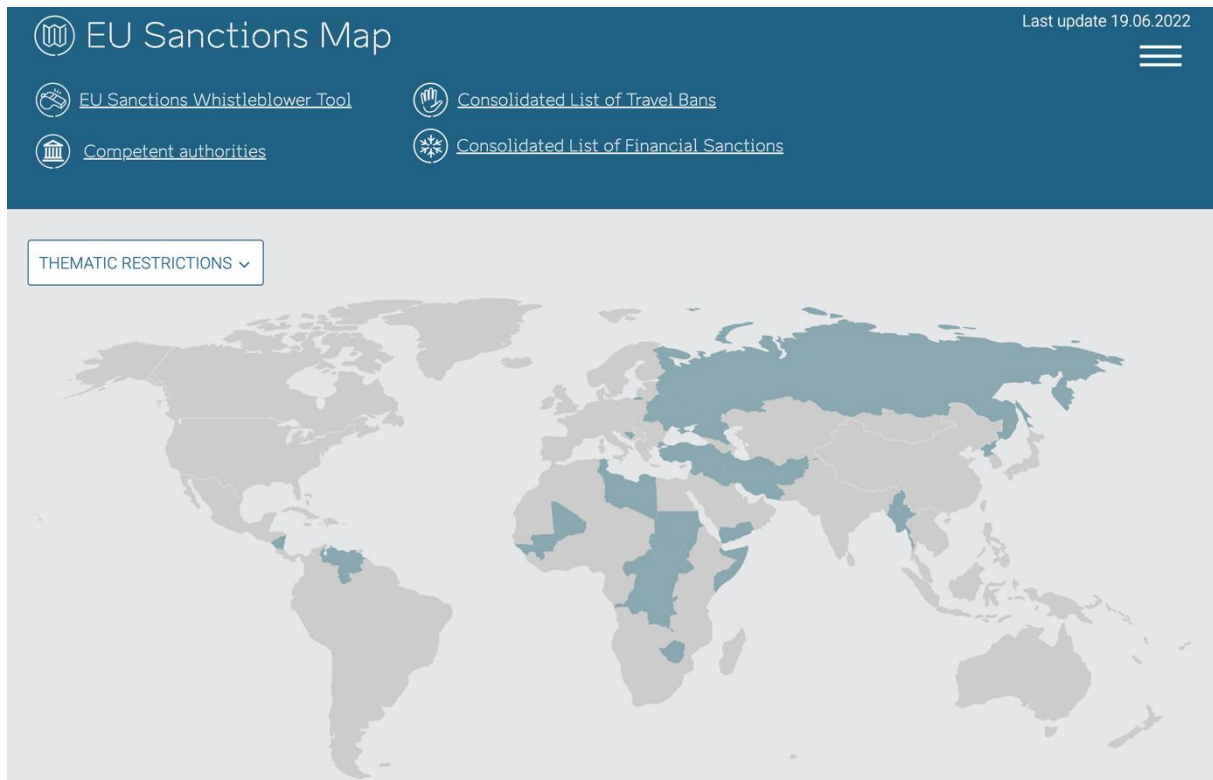


Figure 1. Mapa de países sancionados por la UE (EU Sanctions Map, 2022).

La Federación Rusa es el país más grande e influyente a nivel global en ser sancionado por la Unión Europea y demás países que conforman el G7. Esta organización, formado por los 7 países considerados más poderosos e influyentes en el mundo, era llamado G8, incluyendo a la Federación Rusa. La decisión de expulsar a Rusia de esta organización se dio a raíz del anexo de la península de Crimea en marzo del 2014 (BBC, 2018).

Los Principios Básicos sobre la Aplicación de Medidas Restrictivas emitidos por el Consejo de la Unión Europea conllevan a realizar un análisis sobre la aplicación de sanciones a la Federación Rusa.

El numeral 3 de esta normativa indica que las sanciones pueden ser impuestas por la Unión Europea para defender el respeto a los derechos humanos y la democracia. El numeral 5 detalla que las acciones para aplicar las sanciones pudieran incluir medidas coercitivas. La misión de la oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH), define el término “medidas coercitivas unilaterales” como el conjunto de acciones que son ejecutadas por parte de un estado, enfocado en el ámbito económico, para infligir un

cambio en cuanto a la política de otro país (Office of the United Nations High Commissioner of Human Rights, 2022).

El numeral 6 indica que el objetivo de las sanciones adoptadas por la Unión Europea es generar un efecto en personas cuyas formas de actuar pretenden ser cambiadas. Finalmente, en su numeral 7 detalla que el Consejo Europeo está abierto a la posibilidad de imponer cualquier tipo de sanción a personas que no pertenezcan al gobierno del país sancionado.

En el escenario actual, la Unión Europea ha impuesto varios paquetes de sanciones a personas que son cercanas al líder ruso, así como personas que mantienen relaciones laborales cercanas con él. Para entender los mecanismos de legislación marítima empleados por la Unión Europea para ejecutar un bloqueo al comercio marítimo a los buques de bandera rusa, es necesario analizar la Decisión del Consejo (CFSP) 2022/578 del 8 de abril del 2022.

Esta última resolución es una enmienda a la Decisión del Consejo 2014/512/CFSP del 31 de julio del 2014, en la que el Consejo de la Unión Europea establecía algunas sanciones y restricciones en contra de la Federación Rusa. El motivo de la resolución del 2014 es la anexión de la península de Crimea, territorio ucraniano, por parte de Rusia el 18 de marzo del 2014 (Unión Europea, 2014). Sin embargo, la resolución del 2014 no prohibía o ejecutaba acción alguna en lo concerniente al bloqueo del comercio marítimo a los buques de bandera rusa.

La Decisión del Consejo (CFSP) 2022/578 del 8 de abril del 2022, en su artículo 1, literal 18, indica textualmente; *“(18) el siguiente artículo es agregado: ‘Artículo 4ha, 1. Estará prohibido, después del 16 de abril del 2022, proveer acceso a puertos en territorio de la Unión a cualquier nave registrada bajo bandera rusa. 2. El párrafo 1 deberá aplicarse a las naves que han cambiado su bandera o puerto de registro, por la bandera o puerto de registro de otro estado después del 24 de febrero del 2022...’*“

Tal como en el caso de Canadá, los países que forman parte de la Unión Europea son ratificadores de la CONVEMAR. En tal virtud, bajo los principios estipulados en la Carta de las Naciones Unidas, concordantes con lo detallado en los artículos 19, 24 y 25 de la CONVEMAR, la Decisión del Consejo (CFSP) 2022/578 del 8 de abril del 2022, es un

mecanismo de legislación marítima empleado para bloquear el comercio marítimo internacional de barcos de bandera rusa durante el conflicto armado Rusia-Ucrania.

5 Conclusiones

El bloqueo al comercio marítimo efectuado a los buques de bandera rusa durante el conflicto armado Rusia-Ucrania el presente año, incide negativamente en el funcionamiento y estabilidad de la economía de la Federación Rusa considerando que el 50% de los aproximadamente USD \$400.000 millones al año que representa la exportación de bienes de la Federación Rusa es producto de la comercialización de petróleo y sus derivados.

La revisión técnico-legal de la normativa vigente a implementarse para la materialización de un bloqueo al comercio marítimo de Rusia facilitó la aplicación de una metodología de comparación y contraste documental para establecer que las normativas legales locales empleadas por cada país se ha basado en la CONVEMAR

El Acta de medidas económicas especiales en el caso de Canadá, y la Decisión del Consejo (CFSP) 2022/578 del 8 de abril del 2022 en el caso de la Unión Europea, son los mecanismos legales empleados para bloquear el comercio marítimo internacional de los buques de bandera rusa, aplicados debido a la ausencia de una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, respecto al conflicto Rusia-Ucrania.

La decisión de la Federación Rusa de no atacar ningún territorio de la OTAN, ha impedido que Turquía ejerza su potestad otorgada en la Convención de Montreux para bloquear el comercio marítimo a los buques de bandera rusa que cruzan sus estrechos rumbo al mar mediterráneo.

La CONVEMAR ha demostrado que su marco legal puede ser aplicado para fundamentar jurídicamente distintas normativas que regulan las actividades marítimas durante el desarrollo de un conflicto bélico. Es así, que a través de conceptos específicos como el paso inocente, la CONVEMAR ha brindado los mecanismos legales necesarios para bloquear el comercio marítimo de los buques que navegan bajo el estado de abanderamiento de Rusia.

El impacto de los mecanismos legales detallados en la presente investigación ha sido prominente para la economía de la Federación Rusa considerando que estos instrumentos jurídicos han impedido que el país sancionado pueda realizar operaciones de exportación por vía marítima con normalidad, sin embargo, mientras los buques de bandera rusa puedan cruzar los estrechos de Turquía y sigan realizando operaciones comerciales marítimas con otros países cuyas ideologías son similares, el impacto de las sanciones en la economía del país será reducido.

6 Bibliografía

- Andrew Graham-Yooll (26 de junio de 2022). Bloqueo Anglo-Frances del Río de la Plata (1845-1850), El Historiador. <https://www.elhistoriador.com.ar/bloqueo-anglo-frances-del-rio-de-la-plata-1845-1850-por-andrew-graham-yooll/>
- Augusto Conte de los Ríos. (2022). La Convención de Montreux y la guerra de Ucrania. Global Strategy. <https://global-strategy.org/la-convencion-de-montreux-y-la-guerra-de-ucrania/>
- Baldiran, S., Bayer, D., & Gençer, H. (2022). The Importance of the 1936 Montreux Convention for the Black Sea Security: A Close Look into Russia-NATO Controversy on the Russian-Ukrainian Conflict in 2022. *Information and Security*, 51, 11-23.
- BBC News Mundo. (28 de marzo de 2021). Canal de Suez: el cierre de 8 años que sufrió la ruta luego de la Guerra de los Seis Días y qué consecuencias tuvo. BBC News. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-56531467>
- BBC News Mundo. (26 de noviembre de 2018). Conflicto entre Rusia y Ucrania: por qué el mar de Azov es el último foco de tensión entre ambos países. BBC News. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-45652368>

- BBC News Mundo. (8 de junio de 2018). Trump quiere que Rusia regrese al G7: ¿por qué fue expulsada?. BBC News. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-44420162>
- Consejo Europeo. (2 de mayo de 2022). Sanciones: cómo y cuándo adopta la UE medidas restrictivas. Consejo de la Unión Europea. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/sanctions/>
- Department of justice Canada. (2015). Canada's System of Justice. Minister of Justice and Attorney General of Canada. <https://www.justice.gc.ca/eng/csj-sjc/just/img/courten.pdf>
- DW Made for Minds. (26 de noviembre de 2018). Aguas territoriales de Crimea: Ucrania tiene el derecho, pero Rusia controla. DW. <https://www.dw.com/es/aguas-territoriales-de-crimea-ucrania-tiene-el-derecho-pero-rusia-controla/a-46461542>
- EU Sanctions Map. (19 de junio de 2022). Mapa de sanciones de la Unión Europea. EU Sanctions Map. <https://www.sanctionsmap.eu/#/main?checked=>
- Expansión/DatosMacro. (5 de julio de 2022). BRICS. DatosMacro. <https://datosmacro.expansion.com/paises/grupos/brics>
- Expansión/DatosMacro. (7 de julio de 2022). Precio petróleo Brent. DatosMacro. <https://datosmacro.expansion.com/materias-primas/brent>
- Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación (2020). Ficha País Rusia. Dirección Gneral de Comunicación, Diplomacia Pública y Redes. https://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/RUSIA_FICHA%20PAIS.pdf
- Garcia Torres, N. E., Panizo Cardona, C. A., & Sanchez Molina, J. (2022). Generalidades del comercio internacional y la logística en las cadenas de suministro.
- Herráez, P. S. (2022). Crimea:¿una nueva «posición avanzada» rusa?(reedición). *bie3: Boletín IEEE*, (25), 430-447.

- ICRC. (23 de junio de 2022). Convención relativa a ciertas restricciones en cuanto al ejercicio de derecho de captura en la guerra marítima (H.XI). Comité Internacional de la Cruz Roja. <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/treaty-1907-conv-restrictions-capture-naval-war-5tdm2t.htm>
- ICRC. (26 de junio de 2022). Declaración relativa al derecho de la guerra marítima (London Decl.). Comité Internacional de la Cruz Roja. <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdm3a.htm>
- Infobae. (26 de febrero de 2022). Francia interceptó un carguero ruso en el Canal de la Mancha. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2022/02/26/francia-intercepto-un-carguero-ruso-en-el-canal-de-la-mancha/>
- Infobae. (25 de mayo de 2022). Rusia bloqueó el comercio marítimo en los puertos de Ucrania y atacó la cadena mundial de suministros. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2022/05/25/rusia-bloqueo-el-comercio-maritimo-en-los-puertos-de-ucrania-y-ataco-la-cadena-mundial-de-suministros/>
- ILO. (8 de abril de 2022). La OIT y la OMI piden una acción urgente para los marinos bloqueados en Ucrania tras la agresión de Rusia. Organización Internacional del Trabajo. https://www.ilo.org/global/docs/WCMS_842056/lang--es/index.htm
- La Vanguardia - Economía. (4 de mayo de 2022). El coste de los fletes marítimos sube un 40%. La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/economia/20220404/8174188/coste-fletes-maritimos-suba-40.html>
- MasContainer. (21 de abril de 2022). UE prohíbe ingreso a sus puertos a buques con bandera rusa. MasContainer, logistics & trade news. <https://www.mascontainer.com/ue-prohibe-ingreso-a-sus-puertos-a-buques-con-bandera-rusa/>

- Mundo Marítimo. (7 de marzo de 2022). El Derecho del mar en tiempos de guerra. Mundo Marítimo, Información Marítima de Latinoamérica. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/el-derecho-del-mar-en-tiempos-de-guerra>
- Naciones Unidas. (24 de octubre de 1945). Carta de las Naciones Unidas. Naciones Unidas. <https://www.un.org/es/about-us/un-charter>
- Newtral. (27 de enero de 2022). Así es el proceso de la Unión Europea para imponer sanciones. Newtral. <https://www.newtral.es/sanciones-union-europea/20220127/>
- Oficina del Alto Comisionado de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas. (14 de junio de 2022). El ACNUDH y las medidas coercitivas unilaterales. Naciones Unidas. <https://www.ohchr.org/es/unilateral-coercive-measures#:~:text=El%20t%C3%A9rmino%20de%22medidas%20coercitivas%20unilateral es,la%20pol%C3%ADtica%20de%20otro%20Estado.>
- Reuters-Graphics. (26 de junio de 2022). Tracking sanctions against Russia. Reuters. <https://graphics.reuters.com/UKRAINE-CRISIS/SANCTIONS/byvrjenzmve/>
- Su Majestad, por y con el consejo y consentimiento del Senado y la Cámara de los Comunes de Canadá. (1992). Special Economic Measures Act. <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/S-14.5/page-1.html>
- Transport Canada. (1 de marzo del 2022). Government of Canada prohibits Russian ships and fishing vessels from entering Canadian ports and internal waters. Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2022/03/government-of-canada-prohibits-russian-ships-and-fishing-vessels-from-entering-canadian-ports-and-internal-waters.html>
- World-Grain. (14 de junio de 2022). Ukraine corn shipment reaches Spain. World-Grain. <https://www.world-grain.com/articles/17034-ukraine-corn-shipment-reaches-spain#:~:text=A%20CORU%C3%91A%2C%20SPAIN%20%E2%80%94%20A%20carg o,invasion%20of%20Ukraine%20on%20Feb.>

- Xavier Colás, Pablo Pardo. (24 de febrero de 2022). Ucrania y Rusia, noticias del 23 de febrero | Comienza la invasión: ya se oyen explosiones cerca de Kiev. Diario El Mundo. <https://www.elmundo.es/internacional/2022/02/23/6215cc4318a83f001ec633f8-directo.html#:~:text=La%20invasi%C3%B3n%20de%20Ucrania%20por,que%20hab%C3%ADan%20solicitado%20su%20intervenci%C3%B3n.>